

**Посохов Ігор Михайлович,**  
*доктор економічних наук,  
професор кафедри менеджменту інноваційного  
підприємництва та міжнародних економічних відносин  
Національного технічного університету  
«Харківський політехнічний інститут»;*

**Кабиш Анна Юріївна,**  
*аспірант кафедри менеджменту інноваційного  
підприємництва та міжнародних економічних відносин  
Національного технічного університету  
«Харківський політехнічний інститут»;*

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ**

Виробництво транспортних засобів є важливим і складним напрямом розвитку машинобудування. У ньому виділяють декілька підвидів. Залізничне машинобудування – це виробництво локомотивів (Харків, Кременчук), вагонів (Кам'янське, Кременчук), цистерн (Маріуполь). Автомобільна промисловість дає народному господарству легкові

(Запоріжжя, Луцьк, Сімферополь) та вантажні (Кременчук) автомобілі, автобуси й автонавантажувачі (Львів), тролейбуси (Дніпро), мотоцикли (Київ), велосипеди та іншу продукцію (запчастини, окремі вузли та блоки). Центрами авіакосмічної промисловості є Київ, Харків, Дніпро. Суднобудування та судноремонт розміщені в найбільших морських і річкових портах (Миколаїв, Херсон, Одеса, Чорноморськ, Київ, Кілія). Умовами ефективного виробництва транспортних засобів є урахування транспортного чинника, наявність кваліфікованих трудових ресурсів та орієнтація на споживача.

Україна до 2014 року була найбільшим серед країн СНД та одним із впливових на світовому ринку експортером вантажних вагонів. Проте надмірна експортна орієнтація привела до сучасних проблем. Російська Федерація в 2011-2013 роках обмежила імпорту продукції вітчизняного транспортного машинобудування, а на протязі останніх років зовсім відмовилася від імпорту продукції вітчизняного транспортного машинобудування. З метою активізації попиту на вагони вітчизняного виробництва виробникам слід звернути увагу на вітчизняний ринок, враховуючи надто високий знос та низькі темпи відновлення парку вантажних і пасажирських вагонів [1; 2; 3; 4].

Динаміка старіння парку вантажних вагонів, що на протязі останніх років інтенсивно не оновлювався, перевищує динаміку його відновлення. Проте враховуючи зростаючі обсяги експорту сільськогосподарських зернових культур, необхідно забезпечувати великі агрохолдинги вагонами-зерновозами, слід враховувати, що 15% даних вагонів вичерпали термін їх експлуатації (30 років), а 60% мають термін експлуатації понад 25 років. 29.11.2016 Правлінням ПАТ «Укрзалізниця» затверджена схвалена «Програма оновлення рухомого складу до 2021 року». На рис. 1 наведено основні заходи цієї програми на 2016-2017 рр.

Після тривалої кризи 2014-2015 рр. вітчизняне транспортне машинобудування з 2016-2017 рр. починає поступово відновлюватися, проте для цього необхідний платоспроможний попит.

У 2016 р. на вітчизняних підприємствах було виготовлено 2,8 тис. вагонів, а в 2017 році – 6,8 тис. вагонів, основним замовником яких є ПАТ «Укрзалізниця».

ПАТ «Укрзалізниця» модернізує рухомий склад для продовження терміну експлуатації – окупність інвестицій у модернізацію локомотивів у 3-4 рази швидша, ніж у їх придбання.

Фактичний знос вітчизняного парку вантажних вагонів «Укрзалізниці» у 2018 році становить 80%. Рівень зносу вантажних електровозів у 2018 році становить 87%.

Дефіцит парку зерновозів «Укрзалізниці» є другим за обсягами серед усіх інших типів вантажних вагонів і залежно від сезону може становити від 1 до 2,4 тис. одиниць протягом року/ Потреби аграріїв на експорт зерна 2017 року було виконано на 65%, 2018 року – на 45%. У результаті – несистемний експорт і зменшення та затримки повернення валюти в державу, що автоматично впливає на курс, фінансовий стан підприємств галузі тощо [5].

Середній термін експлуатації вантажного вагону становить від 27 до 30 років, проте слід зважати на те, що різні класи вантажних вагонів мають різний термін експлуатації. Аналіз вагонного парку «Укрзалізниці» показує, що частка вантажних вагонів компанії з простроченим терміном експлуатації вища, ніж частка вагонів, які перебувають в рамках терміну експлуатації. Зокрема, 4 з 5 основних видів вантажних вагонів «Укрзалізниці» переважно прострочені. Щодо ключових видів вагонів, а саме напіввагонів і зерновозів, відсоток одиниць з перевищеним терміном експлуатації складає 72% і 86% відповідно, що значно впливає на здатність Укрзалізниці доставляти товари цими вагонами [5].

Основні показники розвитку транспортне машинобудування: 26 тис. шт. – дефіцит вантажних вагонів у 2018 році; 40-50 тис. шт. – дефіцит вантажних вагонів до 2021 року; 31-60 млрд. дол. – діапазон обсягів необхідних інвестицій у залізничний транспорт до 2030 року; 15-30 млрд. дол. – діапазон необхідних інвестицій у розвиток та оновлення інфраструктури залізничного транспорту до 2030 року. Відповідно до інвестиційної програми Укрзалізниці з оновлення рухомого складу, до 2021 року планується залучити в експлуатаційний парк близько 80,7 тис. вантажних вагонів, а вилучити з парку 86,6 тис. вагонів [6].

Програма оновлення рухомого складу на 2017- 2021 рр.

Пріоритетним напрямком інвестиційної діяльності ПАТ «Укрзалізниця» є оновлення залізничного рухомого складу. Джерелами для інвестицій є переважно власні та залучені кошти. Правлінням товариства 29.11.2016 схвалена Програма оновлення рухомого складу до 2021 року. Її мета за 5 років оновити шляхом придбання, модернізації та капітальних ремонтів тяговий рухомий склад, пасажирські та вантажні вагони, електро- та дизель-поїзди і рейкові автобуси.

За програмою загальна потреба у фінансуванні складає 108,3 млрд. грн., з яких:

- локомотивів - 262 од. на суму 35,9 млрд. грн.;
- вантажних вагонів - 35773 од. на суму 30,8 млрд. грн.;
- пасажирських вагонів - 440 од. на суму 9,3 млрд. грн.;
- моторвагонного рухомого складу - 46 од. на суму 10,5 млрд. грн.;

та 21,7 млрд. грн.. на капітальний ремонт та модернізацію локомотивів - 898 од. (403 вантажні, 212 пасажирських, 283 маневрових) на суму 8,1 млрд. грн.;

- вантажних вагонів - 57510 од. на суму 5,5 млрд. грн.;
- пасажирських вагонів - 696 од. на суму 5,9 млрд. грн.;
- моторвагонного рухомого складу - 430 од. на суму 2,2 млрд. грн.

У 2016 році придбано 9 пасажирських вагонів (виробництва КВБЗ), побудовано 1048 вантажних вагонів (1020 піввагонів та 28 обкотишовозів), із них на власних заводах-філіях 370 піввагонів та обкотишовози, здійснили реконструкцію 213,6 км колії та уклали нових 252 комплекти стрілочних переводів

У 2017 році капітальні інвестиції – 22,7 млрд. грн., з яких 8,1 млрд. грн.. – на придбання рухомого складу, 4,3 млрд. грн.. – на його модернізацію, 5,06 млрд. грн.. – на капітальне будівництво, 0,8 млрд. грн.. – на модернізацію контактної мережі, пристроїв диспетчерської централізації та ін.

У 2017 році загалом планується:

- придбати 50 пасажирських вагонів (43 купейних і 7 вагонів-трансформерів) - це найбільша партія за останні 9 років. Уже придбано 12 вагонів (7 трансформерів та 5 купейних). Окрім цього, у 2017 році Укрзалізниця здійснено капітально-відновлювальний ремонт 157 пасажирських вагонів, переважно купейних, і 250 плацкартних вагонів обладнати новими екологічними туалетними комплексами та системами кондиціонування повітря.
- план придбання 8,9 тис. нових вантажних вагонів - це найбільша річна партія вантажних вагонів за усю історію Укрзалізниці. На трьох заводах-філіях товариства (Дарницькому, Стрийському та Панютинському) у 2017 році заплановано збудувати 3000 вантажних вагонів, із яких у першому кварталі збудовано 134 вагони. Окрім того, передбачається за кредитні кошти ЄБРР замовити у 2017 році будівництво ще 2890 вантажних вагонів.

У 2017 році заплановано модернізувати 12 тисяч вантажних вагонів з продовженням терміну служби. У 2017 році планується здійснити капітальний ремонт 200 локомотивів, в тому числі 92 з подовженням терміну служби. Зокрема:

ПрАТ «Дніпропетровський ТРЗ» – 76 тепловозів;

ПрАТ «Запорізький ЕРЗ» – 88 електровозів;

ПрАТ «Львівський ЛРЗ» – 36 електровозів.

**Рис. 1. Основні заходи програми оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на 2016-2017 рр. [5; 6]**

Висновки та наукова новизна. У наш час вітчизняне машинобудування, поступово починає виходити з економічної кризи та відновлювати темпи економічного зростання. На підставі дослідження транспортного машинобудування виокремлено основні тенденції його розвитку: втрата ринку збуту вантажних вагонів Російської Федерації вимагає переорієнтації збуту продукції на внутрішній ринок для ПАТ «Укрзалізниця»; низька продуктивність праці відносно світового рівня продуктивності праці; вартість виробництва вантажних вагонів вітчизняних вагонобудівних підприємств дещо перевищує вартість виробництва на підприємствах ПАТ «Укрзалізниця», що знижує конкурентоспроможність та привабливість продукції вітчизняних вагонобудівних підприємств на вітчизняному ринку та слугує бар'єром для замовлення цієї продукції ПАТ «Укрзалізниця», скасування цінової дискримінації – тарифу на використання вантажного вагону «Укрзалізниці», що дозволило за рік отримати 4 млрд. грн. та підписати угоду з ЄБРР у на фінансування для оновлення вантажного рухомого складу; підвищення тарифів та ліквідація політики перехресного субсидування на перевезення пасажирів та вантажів, дозволить оновлювати парк вантажних та пасажирських вагонів ПАТ «Укрзалізниця»; державі, з метою стимулювання оновлення парку вантажних вагонів та рухомого складу, слід підтримати галузь шляхом надання пільгових кредитів ПАТ «Укрзалізниця» і зернотрейдерам, які зможуть замовляти продукцію підприємств вітчизняного транспортного машинобудування.

### **Література:**

1. Посохов І. М. Дослідження ринку вагонобудування України та конкурентоспроможності промислових підприємств залізничного транспорту на світовому ринку та ринку країн СНД // Вісник Нац. техн. ун-ту «ХПІ» : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. – Харків, 2015. – № 60 (1169). – С. 115-118.
2. Посохов І. М. Дослідження переваг, недоліків та проблем інноваційного розвитку сучасних корпорацій / І. М. Посохов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : зб. наук. пр. – Харків : ХНАДУ, 2015. – № 4(11). – С. 126-132.
3. Посохов І. М. Сучасний стан методичного забезпечення управління ризиками корпорацій / І. М. Посохов // Бізнес Інформ. – 2012. – № 10. – С. 266-271.

4. Посохов І. М. Використання системи показників У. Бівера для оцінки ризику банкрутства корпорацій / І. М. Посохов // Вісник Сумського державного університету. Сер. : Економіка. – 2013. – № 3. – С. 65-72.

5. Звіт про діяльність Міністерства економічного розвитку і торгівлі України за 2017 р. – URL: <http://www.me.gov.ua/Documents/Download?id=145fb765-0f71-41fd-97c4-f74277775949> (дата звернення: 30.05.2019).

6. У 2017 році Укрзалізниця на оновлення рухомого складу планує спрямувати 12,5 млрд. грн. – URL: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/448552/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/448552/) (дата звернення: 30.05.2019).